

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
19048 Schwerin

Europäische Kommission
Generaldirektion Mobilität und Verkehr
B – 1049 Brüssel

BELGIEN

Geschäftszeichen: VIII 410-2 – TEN-T Position MV

Bearbeiter: Herr Schmude
Telefon: 0385 588-8412
Telefax: 0385 588-8042
E-Mail: karl.schmude@vm.mv-regierung.de

Datum: 14. September 2010

**Stellungnahme Mecklenburg-Vorpommerns im Rahmen der Konsultation
„Künftige Politik für ein transeuropäisches Verkehrsnetz“ (TEN-V)**

14.09.2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme Mecklenburg-Vorpommerns. Falls es dazu Fragen gibt, zögern Sie bitte nicht, mit uns direkt Kontakt aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Karl Schmude

Einführung

Seit der Öffnung des Eisernen Vorhangs 1989 entwickelt sich Mecklenburg-Vorpommern wieder zu dem, was es zur Zeit der Hanse war: Das Tor Deutschlands und seiner angrenzenden Regionen zur Ostsee. **Die kürzesten, schnellsten und kostengünstigsten Verbindungen zwischen Mittel- und Nordeuropa führen in vielen Fällen über die hervorragend modernisierten Häfen Mecklenburg-Vorpommerns.**

Inzwischen ist **Rostock** der größte Universalhafen an der deutschen Ostseeküste, und knapp hinter Lübeck auch der zweitgrößte Fährhafen. In einem von starkem Wettbewerb geprägten Umfeld steigen die Umschlagszahlen in Rostock seit Mitte der neunziger Jahre stark und kontinuierlich an. Auch die Fährreederei profitieren von diesem Trend: Mit TT-Line, Scandlines und Finnlines sind (jeweils nach eigenen Angaben) der Marktführer im Verkehr Deutschland – Schweden, der Marktführer in der südlichen Ostsee und der Marktführer im Ostsee-Fährverkehr in Rostock vertreten. Ferner betreibt Silja-Tallink die schnellste Fähre im Finnlandverkehr von Rostock aus.

Die Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen / Malmö wird durch die Routen Rostock – Gedser (Abfahrten im 2-Stunden-Takt, Reederei Scandlines) und Rostock – Trelleborg (Abfahrten insgesamt 6x täglich, Reedereien Scandlines und TT-Line) sichergestellt. Der Transport von Eisenbahnwaggons ist auf den Fähren nach Trelleborg möglich, hier verkehrt das bis vor kurzem größte Eisenbahnfährschiff Europas.

Derzeit wird ein Projektantrag im Rahmen der „Motorways of the Sea“ vorbereitet, das für die Verbindung Rostock-Gedser neue Schiffe und Abfertigungsanlagen vorsieht. Bei gleicher Fahr- und Verladezeit (2 x 2h für einen Umlauf) kann die Kapazität für Pkw und Lkw in etwa verdoppelt werden, die neuen Schiffe sind erheblich umweltfreundlicher und bieten die Möglichkeit, den Hauptantrieb auf LNG (d.h. Flüssigerdgas) umzurüsten.

Die Bahnverbindung Berlin – Rostock wird derzeit mit EFRE-Mitteln für eine Geschwindigkeit von 160 km/h und Achslasten von 25 to ausgebaut. Gleichzeitig wird sie mit dem europäischen Zugsicherungssystem ERTMS ausgerüstet, im Einklang mit dem „European Deployment Plan“ für ERTMS. Im kombinierten Ladungsverkehr verkehren täglich zwei Züge nach Verona (IT), tägliche Züge nach Hamburg, Duisburg und Rotterdam (NL), fünf Züge pro Woche nach Basel (CH) und Domodossola (IT) sowie zwei Züge pro Woche nach Wels (AT).

Sassnitz auf der Insel Rügen bietet durch seine exponierte Lage die kürzesten Verbindungen von Deutschland nach Schweden, ins Baltikum und bis vor Kurzem auch direkt nach Russland.

Vor Kurzem wurde ein Projekt im Rahmen der „Motorways of the Sea“ genehmigt, das den Eisenbahnfährverkehr Sassnitz – Trelleborg mit Investitionen von ca. 50 Mio EUR auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereiten soll: Schiffe, Anleger, Gleis- und Abfertigungsanlagen werden auf den neuesten Stand gebracht. Derzeit werden auf dieser Route vier Abfahrten pro Tag angeboten.

Mit dem vierstreifigen „Rügenzubringer“ von der Bundesautobahn 20 und der 2007 fertiggestellten, dreistreifigen Strelasundbrücke zwischen Stralsund und Rügen wurde die Hinterlandanbindung des Hafens entscheidend verbessert. Für den dreistreifigen, kreuzungsfreien Neubau der anschließenden Bundesstraße B 96 bis Bergen auf Rügen läuft derzeit das Planverfahren.

Vor dem geschilderten Hintergrund gibt Mecklenburg-Vorpommern in der Konsultation der Europäischen Kommission zum zukünftigen transeuropäischen Verkehrsnetzwerk¹ die folgende Stellungnahme ab:

Grundsätzliche Aussagen

Mecklenburg-Vorpommern begrüßt die grundlegenden Aussagen des Konsultationspapiers. Es gibt Grund zur Annahme, dass die künftige Politik der transeuropäischen Verkehrsnetze multimodaler, klimafreundlicher und transparenter sein wird als heute. Insbesondere begrüßt Mecklenburg-Vorpommern das Gerüst aus „Kernnetz“, „Gesamtnetz“ und „konzeptioneller Säule“ – auch wenn Letzteres noch klarer definiert werden muss. Bereits in der Stellungnahme zum Grünbuch TEN-T (Termin 30.04.2009) wurde eine Stellungnahme in diesem Sinne abgegeben.

Methodik für die TEN-V-Planung

Frage 1: Sind die oben angeführten Grundsätze und Kriterien für die Planung des Kernnetzes angemessen und praktikabel? Welche Stärken und Schwächen sehen Sie, und welche Aspekte könnten zusätzlich berücksichtigt werden?

In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern?

Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020“-Strategie leisten?

Die vorgeschlagenen Planungsgrundsätze für das Kernnetz sind gut durchdacht. Auf Grundlage der Methodik in vier Schritten (siehe KOM(2010) 212 endg. S.7-9 und abschließende Empfehlung der durch die KOM eingesetzten Expertengruppe #1) schlägt Mecklenburg-Vorpommern die folgenden Ergänzungen vor:

Schritt 1: Ermittlung der zentralen Knotenpunkte, die die Grundlage für die Gesamtgestaltung des Netzes sind

- Zentrale Knotenpunkte sind alle funktionalen Stadtregionen („FUA“) mit > 1 Million Einwohner².
- Zentrale Knotenpunkte sind vergleichbare Stadtregionen in EU-Nachbarstaaten. Für den Ostseeraum wären dies St. Petersburg, Moskau und Minsk.
- Theoretische „Hafencluster“ aus mehreren, mehr oder weniger benachbarten Häfen sind als zentrale Knotenpunkte nicht geeignet, weil sie nur in Ausnahmefällen (z.B. Gebirge im Hinterland) dieselben Hinterlandanbindungen teilen.

¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/consultations/2010_09_15_future_policy_en.htm

² Daten aus dem ESPON-Bericht 1.1.1, Karte 1.1 – siehe http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2006Projects/Menu_ThematicProjects/

Schritt 2: Verbindung der zentralen Knotenpunkte und Bestimmung in das Netz aufzunehmender intermediärer Knotenpunkte

- In Übereinstimmung mit den "Transnationalen Achsen"³ sollten die Verbindungen Helsinki – St. Petersburg, Tallinn – St. Petersburg und Klaipeda – Minsk in das Kernnetz aufgenommen werden, selbst wenn der Startpunkt kein zentraler Knotenpunkt ist.
- Intermediäre Knotenpunkte sind alle funktionalen Stadtregionen mit > 250.000 Einwohnern, die auf einer Verkehrsverbindung zwischen zentralen Knotenpunkten liegen⁴.
- Intermediäre Knotenpunkte sind alle Seehäfen der TEN-Kategorie A ("Seehäfen von internationaler Bedeutung"), die eine direkte Verbindung zwischen zentralen Knotenpunkten ermöglichen und mehrmals täglich verkehrende RoRo- / RoPax-Dienste auf diesem Weg anbieten⁵. An der deutschen Ostseeküste trifft dies für die Verbindungen Puttgarden-Rödby, Rostock-Gedser, Rostock-Trelleborg und Sassnitz-Trelleborg zu.
- Intermediäre Knotenpunkte sind alle Logistikzentren / Terminals / Terminalcluster, die auf einer Verkehrsverbindung zwischen zentralen Knotenpunkten liegen und einen Güterumschlag aufweisen, der den Seehäfen der TEN-Kategorie A entspricht (1,5 Mio to p.a.).

Die beigefügte Karte zeigt das Kernnetz für die EU-27+2 (d.h. EU plus Norwegen und Schweiz), das nach den o.g. Kriterien entwickelt wurde. Insgesamt zeigt die Karte, dass die von der EU-KOM vorgeschlagene Methodik inklusive der von Mecklenburg-Vorpommern vorgeschlagenen Ergänzungen zu einem einleuchtenden und nachvollziehbaren Kernnetz führt.

Schritt 3: Bestimmung der zugrunde zu legenden technischen Parameter entsprechend dem funktions- und kapazitätsbezogenen Bedarf

- Verbindungen im Kernnetz sollten bis 2020 mindestens auf den folgenden technischen Standard gebracht werden:
 - Straße mit dichtem Verkehr (> 20.000 Kfz pro Tag): Zweibahnige Straße⁶
 - Straße mit weniger dichtem Verkehr (DTV < 20.000): Autostraße⁷
 - Schienenverbindung mit dichtem Verkehr: Zweigleisig, elektrifiziert, Achslast 22,5 to
 - Schienenverbindung mit weniger dichtem Verkehr: Eingleisig mit zweigleisigen Abschnitten, um Zugbegegnungen zu erlauben

³ COM/2007/0032 final: Communication on Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions, siehe http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/extending_networks/extending_networks_en.htm

⁴ Daten aus dem ESPON-Bericht 1.1.1 – vergleichbare Knotenpunkte müssen in RU und BY gewählt werden

⁵ Seehäfen Klasse A an der deutschen Ostseeküste sind Kiel, Puttgarden, Lübeck, Wismar, Rostock und Sassnitz. Siehe die geltenden TEN-T-Leitlinien unter <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2010:204:SOM:DE:HTML>

⁶ Siehe http://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinie_f%C3%BCr_die_Anlage_von_Stra%C3%9Fen_%E2%80%93_Querschnitt

⁷ Siehe <http://de.wikipedia.org/wiki/Autostra%C3%9Fen>

Schritt 4: Aufnahme relevanter materieller und immaterieller Infrastrukturen zur Ergänzung oder Unterstützung, um die Anforderungen von Betreibern und Nutzern – im Einklang mit bestimmten politischen Zielen – zu erfüllen und Effizienz und Nachhaltigkeit zu steigern

- Schienen- und Straßenverbindungen, RoPax-Fähren, Häfen, Flughäfen und Terminals im Kernnetz: Volle GSM- / UMTS-Abdeckung
- Flughäfen und Terminals im Kernnetz: WLAN-Abdeckung
- Straßen im Kernnetz: Mautsysteme mindestens für Lkw über 3,5 to⁸, die kein Anhalten erforderlich machen
- Schienenverbindungen im Kernnetz: ERTMS (Strecken und Fahrzeuge)
- Häfen im Kernnetz: Infrastruktur und Umschlagseinrichtungen für standardisierte Transporteinheiten (Container, Wechselaufbau, Sattelaufleger) Schiff <> Schiene <> Straße; einzige Anlaufstelle (wenn möglich, mit IT-Zugang) für Zoll-, Gefahrgutabfertigung usw.

Zusätzlich zu der Aufnahme ergänzender oder unterstützender Infrastruktur, wie unter Schritt 4 gezeigt, sollten auch Konzepte auf dem Kernnetz umgesetzt werden, die zu einer besseren Abwicklung von Verkehren und zu geringeren Umweltbelastungen im Verkehrsbereich beitragen: "Grüne Korridore für den Güterverkehr"⁹, einzige Anlaufstelle für internationale Güterzüge in Übereinstimmung mit dem "europäischen Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr", Verkehrstelematik, „Europäischer Seeverkehrsraum ohne Grenzen“¹⁰, ...

Finanzierung der TEN-V

Frage 2: Auf welche Weise können die unterschiedlichen Finanzquellen der EU besser koordiniert und/oder kombiniert werden, damit TEN-V-Projekte schneller durchgeführt und die Ziele der TEN-V-Politik schneller erreicht werden können?

Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die unterschiedlichen Finanzquellen der EU und der Mitgliedstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?

Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?

Für die Wirksamkeit der TEN-V-Politik ist es von entscheidender Bedeutung, dass das künftige Kernnetz weitgehend auf bestehender, hochrangiger Infrastruktur aufbaut. Damit wären keine zusätzlichen Kosten bzw. die Beanspruchung von Fördermitteln verbunden. TEN-V sollte nicht in erster Linie ein großes Infrastrukturprogramm für zu kurz gekommene Regionen sein.

Es scheint, dass die Arbeit der Europäischen Koordinatoren für die derzeitigen vorrangigen Vorhaben recht erfolgreich war. Das Mandat dieser Koordinatoren sollte verlängert

⁸ http://en.wikipedia.org/wiki/Large_goods_vehicle

⁹ Beispiel ist die „Brenner Corridor Plattform“, siehe <http://www.bbtinfo.eu/de/bbt/mobilitaet/brenner-corridor-platform.html>

¹⁰ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/tr0014_en.htm

werden, und sie (oder eine einzige, diesem Zweck dienende Anlaufstelle) sollte Mitgliedsstaaten und andere Akteure in finanziellen Dingen beraten. Generell sind flexiblere Ansätze für eine Kombination von EU-Mitteln wünschenswert.

Rechtlicher und institutioneller Rahmen der Überprüfung der TEN-V-Politik

Frage 3: Auf welche Weise können die oben angeführten neuen Rechtsinstrumente und Bestimmungen für die TEN-V-Politik von Nutzen sein?

Wie es aussieht, ist der vorgeschlagene rechtliche und institutionelle Rahmen transparenter und "nutzerfreundlicher", gleichzeitig flexibel genug, um mit den sich ändernden Rahmenbedingungen Schritt zu halten.

Eine wichtige Voraussetzung für das funktionierende Zusammenwirken von EU- und nationaler Rechtssetzung ist die strikte Beachtung der Subsidiaritätsregeln. Die Daueraufgabe Bürokratieabbau und -vermeidung muss auch auf europäischer Ebene stärker wahrgenommen werden.

Anhang: Karte mit Entwurf des Kernnetzes – siehe separate PDF-Datei